Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/1703

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
II/5 — 93103 — 5382/67

Bonn, den 3. Mai 1967

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über die Aufhebung des staatlichen Schleppmonopols auf den westdeutschen Kanälen

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 308. Sitzung am 28. April 1967 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Brandt

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Entwurf eines Gesetzes über die Aufhebung des staatlichen Schleppmonopols auf den westdeutschen Kanälen

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Das staatliche Schleppmonopol auf dem Rhein-Herne-Kanal mit den Verbindungen zur Ruhrwasserstraße und zum Rhein, dem Wesel-Datteln-Kanal, dem Datteln-Hamm-Kanal, dem Mittellandkanal mit seinen Zweigkanälen und den Abstiegen zur Weser und zur Leine, auf dem Dortmund-Ems-Kanal und der kanalisierten Ems wird aufgehoben.

§ 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

§ 3

(1) Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1968 in Kraft.

(2) Am gleichen Tage treten außer Kraft:

1. § 18 des Preußischen Gesetzes vom 1. April 1905, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen (Preußische Gesetzsammlung S. 179),
2. das Preußische Gesetz vom 30. April 1913, betreffend das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal und auf dem Lippe-Kanal (Preußische Gesetzsammlung S. 217),
3. § 12 des Preußischen Gesetzes vom 4. Dezember 1920, betreffend die Vollendung des Mittellandkanals und die durch sie bedingten Ergänzungsbauten an vorhandenen Wasserstraßen (Preußische Gesetzsammlung 1921 S. 67),
4. § 5 des Gesetzes über den Stichkanal nach Blekenstedt-Hallendorf vom 16. Dezember 1937 (Reichsgesetzbl. II S. 693),
5. die Verordnung über die Einführung des Schleppmonopols auf dem Dortmund-Ems-Kanal vom 23. Juli 1938 (Reichsgesetzbl. II S. 265),
6. die Verordnung über die Einführung des Schleppmonopols auf der Nordstrecke des Dortmund-Ems-Kanals vom 4. Oktober 1939 (Reichsgesetzbl. II S. 985).

Begründung

Zu § 1

Das staatliche Schleppmonopol auf den westdeutschen Kanälen, welches das Fortbewegen von Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft und von Flößen einem Staatsbetrieb — dem Bundesschleppbetrieb — vorbehält, ist Gegenstand der konkurrierenden Gesetzgebung des Bundes gemäß Artikel 74 Nr. 11, 21 GG.

Das Monopol wurde begründet durch § 18 des Preußischen Gesetzes vom 1. April 1905, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen (Pr. GS. S. 179), und im einzelnen ausgestaltet durch das Preußische Gesetz vom 30. April 1913, betreffend das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal und auf dem Lippe-Kanal (Pr. GS. S. 217). Durch § 12 des Preußischen Gesetzes vom 4. Dezember 1920, betreffend die Vollendung des Mittellandkanals und die durch sie bedingten Ergänzungsbauten an vorhandenen Wasserstraßen (Pr. GS. 1921 S. 67), wurde es ausgedehnt auf die in § 1 dieses Gesetzes unter 1 Buchstabe a zusammengefaßten Kanalstrecken, die Teilstrecken bzw. Zweigkanäle des Mittellandkanals sind.

Nachdem durch das Gesetz über den Staatsvertrag vom 29. Juli 1921, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (Reichsgesetzbl. S. 961), die Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich übergegangen waren, erstreckte das Reich das staatliche Schleppmonopol unter Anknüpfung an die preußischen Gesetze und in deren Fortführung auf weitere neu angelegte Kanalstrecken. Dies geschah durch das Gesetz über den Stichkanal nach Blekenstedt-Hallendorf vom 16. Dezember 1937 (Reichsgesetzbl. II S. 693) und durch die beiden Verordnungen über die Einführung des Schleppmonopols auf dem Dortmund-Ems-Kanal vom 23. Juli 1938 (Reichsgesetzbl. II S. 265) und 4. Oktober 1939 (Reichsgesetzbl. II S. 985).

Diese Gesetze und Verordnungen Preußens und des Reiches gelten gemäß Artikel 123 Abs. 1 und Artikel 125 Nr. 1 GG als Bundesrecht fort. Das staatliche Schleppmonopol galt bereits auf Grund der oben zitierten Rechtsquellen im gesamten Bereich der genannten Wasserstraßen einheitlich, und zwar auch außerhalb des preußischen Staatsgebietes. Es handelt sich somit um einheitliches Landesrecht, das das Reich auf Grund der ihm durch Artikel 97 WRV und den Staatsvertrag vom 29. Juli 1921 gegebenen Zuständigkeiten als Reichsrecht fortgeführt hat.

Der Strukturwandel in der Binnenschiffahrt macht die weitere Beibehaltung dieses als Bundesrecht bestehenden staatlichen Schleppmonopols nicht mehr erforderlich. Der Anteil der Güterbeförderungen mit Schleppkähnen am Gesamtverkehr der Kanalschiffahrt ist von 75 % im Jahre 1950 auf 15 % im Jahre 1965 zurückgegangen; im Jahre 1966 war der Schleppkahnverkehr weiter rückläufig.

Das staatliche Schleppmonopol wird durch den Bundesschleppbetrieb in Münster wahrgenommen, der als kaufmännisch eingerichteter Betrieb im Sinne des § 15 der Reichshaushaltsordnung geführt wird. Da seine wirtschaftliche Fortführung wegen des schrumpfenden Schleppkahnverkehrs nicht mehr möglich ist, wird der Betrieb zum 31. Dezember 1967 aufgelöst. Das Binnenschiffahrtsgewerbe ist über die beabsichtigte Maßnahme unterrichtet; es wird nach Aufhebung des Monopols beim Einsatz der noch verbleibenden geringen Kahnflotte nach eigenen Vorstellungen verfahren.

Zu § 3

Durch diese Vorschrift werden alle vom Reich und den Ländern erlassenen Bestimmungen über das Schleppmonopol auf den westdeutschen Kanälen aufgehoben.